

РІК ЩЕДРОГО ВРОЖАЮ

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

За підсумками минулого року частка зернових становить 18,5% від усіх навантажень магістралі. Зокрема 292,7 тис. тонн зернових залізничники відправили на експорт. Найбільше збіжжя опрацювала Тернопільська дирекція залізничних перевезень – 59%, або 3018 вагонів, Рівненська дирекція – 24%, або 1230 вагонів та Львівська дирекція – 8%, або 426 вагонів.

Загалом упродовж минулого року Львівська залізниця навантажила 22,701858 млн тонн вантажів у 379849 вагонів. Таким чином залізничники досягли результату у 100,4% до планового показника, а середньодобове навантаження до рівня минулого

року виконали на 102,9%.

Крім того, за звітний період залізничники Львівської магістралі навантажили понад план 204,9 тис. тонн нафтопродуктів, 210,9 тис. тонн флюсів, 401,4 тис. тонн брухту чорних металів, 248,5 тис. тонн цементу. Серед інших – кам'яне вугілля, торф, руда, папір, продовольчі та промислові товари, промислова сировина тощо. Ще 1013 вагонів вантажів відправлено у контейнерах.

У середньому за добу Львівська залізниця навантажувала 1041 вагон, вивантаження становило 835 вагонів на добу. Середня вага вантажного поїзда становила 2998 брутто тонн, або 101,9% до планового показника.



▼ КРАЙНЯ ТОЧКА ЗАЛІЗНИЦІ

Мостиська-II: на зміну затишшю повинен прийти рух

Були часи, коли прикордонна станція Мостиська-II не мала рівня на Львівській залізниці. У 2000-х роках, коли зі сусідньої Польщі через станцію йшов весь потік енергетичного вугілля і коксу для ТЕС України, вона демонструвала неабиякі показники у роботі – 14 пар вантажних поїздів щодоби. Курсували також чотири пасажирські поїзди. А ще станція Мостиська-II асоціюється з постійним запровадженням передового досвіду та технологій: це і єдина в Україні система автоматичного розсування колісних пар SUW-2000, й унікальна котельня, яка живиться тепловою енергією землі, та й зрештою перші вантажі за уніфікованою накладною ЦІМ/СМГС.



Чим нині живе станція Мостиська-II і які перспективи на майбутнє, "Львівський залізничник" поцікавився у начальника станції Петра Івановича Паука.

Найперше територія станції й адміністративна будівля приємно здивували доглянутим виглядом, порядком та чистотою. Тож господарську руку керівника помітно відразу. Це й не дивно, адже Петро Паук очолює станцію вже понад чверть століття. А до цього зі самого низу пройшов усі щаблі професійного шляху, тож добре знається на нюансах роботи. Тому, попри об'єктивні труднощі, робочий процес тут чітко відрегульований, і за такої значний відрізок часу зроблено чимало.

Із початку нашої розмови переконалася, що гучні промови чи навпаки умовні прогнозування – це не формат спілкування Петра Паука. Тому відповідь на запитання про результати роботи під час проведення футбольного Євро-2012 чи перспективи Євробаскету-2015, у яких станція була і залишається головною зв'язковою ланкою, була лаконічною.

– Усе відбулося, як і планувалося. Курсували два додаткові поїзди з уболівальниками, я осо-

бисто зустрічав та вітав їх на пероні станції. Ніяких непорозумінь чи форс-мажорів не виникало, –



зауважив Петро Паук. – Звісно, із фінансової точки зору затрати на підготовку себе не окупили, однак усе, що було зроблене для станції, – не пропало. Щодо перспектив, пов'язаних із проведенням в Україні чемпіонату Європи з баскетболу, то, думаю, для залізниці нині це питання є другорядним. Головне завдання – працювати над зміцненням економіки країни, покращувати рівень соціального благополуччя населення, а не гаятися за видовищами.

Щодо робочого навантаження на самій станції, Петро Іванович

зізнався, що зараз активність не надто висока – станція працює у півсилу. У середньому щодоби тут проходить три пари вантажних поїздів і один пасажирський сполученням Львів–Краків. Тож загалом гарне просторе приміщення вокзалу пустує, а от на кімнати відпочинку – хороший попит.

– Попри все, я певен, що ситуація невдовзі зміниться, – наголошує Петро Паук. – Очікується, що через кордон підуть зернові вантажі. Крім того, нині в Польщі активно набирають популярності альтернативні види палива, а в Україні вже є підприємці, які хочуть возити у сусідню країну тирсу та інші відходи деревообробки. Наразі вони вивчають тарифи перевезень та інших послуг, які надає залізниця. Тож товарообмін на кордоні може поживитися. Разом із тим не надто зручно, що, попри розвиток інформаційних технологій на залізничному транспорті, ми досі не можемо відмовитися від дублювання інформації у ручному режимі. А для цього потрібно більше працівників. За два роки завдяки вдосконаленню перевізного процесу зі штату станції було виведено 95 осіб, які нині працюють в інших підрозділах Львівської залізниці.

Оскільки я є депутатом Мостиської міської ради, до мене постійно звертаються люди з проханням посприяти у відновленні пасажирських рейсів до сусідньої Польщі. Звернувся з цим до вищого керівництва, наразі це питання вивчається.

У потужностях станції нема жодних сумнівів. Вони дозволяють щодня перевантажувати понад 300 вагонів вантажів різного ґатунку: контейнери, цистерни, сипучі та тарно-штучні матеріали тощо. Діє майже 20 електрокозлових кранів.

Пункт перестановки вантажних вагонів, як заповняє начальник пункту технічного обслуговування вагонів станції Мостиська-II Андрій Полянський, окрім звичного, може виконувати і значно ширший спектр робіт.

– Цей пункт у технічному відношенні призначений для того, щоб "адаптувати" вітчизняні вагони широкої колії до "європейської", складається з 5-ти позицій, тобто

одночасно можна підіймати п'ять вагонів. Однак за необхідності ми можемо проводити й заміну колісних пар, ремінного обладнання, усувати несправності ходової частини чи автозчеплення. Щодо об'ємів роботи, то ми могли б упевнено давати собі раду зі значно більшими обсягами, ніж ті, що виконуємо зараз. Щоправда, у такому випадку потрібно було б збільшити кількість працівників. Зараз у штаті пункту перестановки вантажних вагонів шість осіб: бригадир, який контролює пункт перестановки, кранівник і чотири

прикордонна, то важливим аспектом її діяльності є співпраця із залізничними структурами сусідньої країни. Здавання й приймання поїздів, які йдуть по широкій колії, здійснюється на польській території, де постійно працює четверо працівників Львівської залізниці, натомість польські комерційні агенти перебувають на станції Мостиська-II. Робота залізничників відбувається у взаємодії з митною, прикордонною та ветеринарною службами. У таких умовах начальник станції повинен бути не лише професіоналом-



слюсарі, які безпосередньо задіяні при підніманні та опусканні вагонів. Усі вони – фахівці, що пройшли відповідні курси.

– За такого обсягу перевезень людей вистачає, але кілька наших колег готуються до виходу на заслужений відпочинок, натомість нового набору поки що нема, тому хотів би звернутися до керівництва з проханням посприяти у вирішенні цього питання, – зауважив Андрій Полянський.

Оскільки станція Мостиська-II

залізничником, а й досвідченим дипломатом. За роки праці Петро Паук добре опанував і цей фах. За його словами, із начальником станції Медика (прикордонна залізнична станція у Польщі) у телефонному режимі по кілька разів на день вирішуються питання руху через станції вантажних і пасажирських поїздів. Для цього навіть налагодили прямиї зв'язок.

Оксана ЛОЇК
Фото автора

